

BALTMOTORS BM500-Max ATV, ???????	2009	496 см <sup>3</sup>	37 л.с.	270 кг	от 240 000 руб.
-----------------------------------	------	---------------------	---------	--------	-----------------



Сидя в тесноватом кресле «Боинга-737», несущего меня в Калининград, я, тем не менее, наслаждался полетом, без особого удовольствия вспоминая наш аналог – Ту-134. Летел и гадал: повторятся ли ощущения на земле – ведь мне предстояло снять пробу с предсерийного «почти отечественного» квадрака Baltmotors. Скажу сразу: опасения мои не оправдались, даже несмотря на то, что ATV, как в частушке про серебристый лайнер Ту

## РАЗВАЛИЛСЯ НА ЛЕТУ

Лев ГАРЯЕВ,  
фото Дмитрия ТЮРИНА



**НЕ ТЯЖЕЛО В ОБЩЕНИИ...** На земле метафоричная связь с миром авиации прервалась. С иголки новая машинка в корне отличается от прошлогоднего ATV с тем же названием. Честно говоря, вдоволь насмотревшись на российско-китайскую технику, я долго не мог поверить в то, что симпатичный рыжий квадрик, который мне отдали на растерзание, спроектирован и собран у нас, пусть и из китайских комплектующих. Давно привыкнув считать образцом отечественной продукции холодильник ЗиЛ застойных времен, я не обнаружил ни топорности дизайна, ни облоя плохо подогнанного дешевого пласти-

ка и даже намек на некачественную сборку, характерную для китайской продукции. Удивительно, но факт – «рыжий» заслужил полную весну «пятерку» за эстетику и тактильные качества: никаких дешевых облицовок из скользкого пластика – всё продумано не хуже, чем на «японцах» и «американцах».

Важная деталь: оснащенный всеми световыми приборами, зеркалами, поворотниками и «бибикой», этот квадрик допущен к эксплуатации на дорогах общего пользования. Получаем тракторные права, ставим на учет в технадзоре – и готово, никакой головной боли о машине с прицепом для доставки ATV на дачу.

По железу всё тип-топ: массивные алюминиевые рычаги подвески, адекватные углы полуосей, при которых ШРУСы не выворачиваются наизнанку, тщательно заизолированные колодки электрики, дисковые тормоза на всех колесах, – видно, что на надежности и безопасности не сэкономили.

Можете сколь угодно бить меня ногами, но снобизм в отношении «желтой» техники выбить не сможете. Признаюсь: едва прогрел двигатель и включив «вперед», я тщательно искал «косяки». Искал на разных режимах, разгонах и торможениях, на дорогах и без, посуху и вброд, спалил полбанка бензина и...



**ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА**

**ОБЩИЕ ДАННЫЕ**

Модель	BM-500 ATV Max
Модельный год	2009
Сухая масса, кг	270
Длина x ширина x высота, мм	2320x1170x1230
Дорожный просвет, мм	280
Объем бензобака, л	24
Максимальная скорость, км/ч	90

**ДВИГАТЕЛЬ**

Тип	1-цилиндровый, 4-тактный
ГРМ	ОНС
Рабочий объем, см³	496
Макс. мощность, л.с. при об/мин	37/6500
Система питания	карбюратор Mikuni
Система охлаждения	жидкостная
Система запуска	электростартер
Трансмиссия	автоматическая, вариаторная, с системой торможения двигателем, пониженная передача, реверс
Полный привод	переключение 2WD/4WD, блокировка межосевого дифференциала
Тип привода	карданные валы к мостам, ШРУСы к колесам

**ХОДОВАЯ ЧАСТЬ**

Передняя подвеска	независимая, двухрычажная, на алюминиевых А-образных рычагах
Ход колес, мм	170
Задняя подвеска	независимая, двухрычажная
Ход колес, мм	170
Тормозная система	гидравлическая
Передний тормоз	2 диска
Задний тормоз	2 диска
Передние колеса	AT25 x 8-12, легкосплавные диски
Задние колеса	AT25 x 10-12, легкосплавные диски

таки нашел! Сядьте, глубоко вдохните и ужаснитесь: негерметично закрывается «бардачок» – при мойке и форсировании водных преград туда попадает вода. На этом, к моему удивлению, список придирок закончился (хотя, как оказалось, «генеральский эффект» все же сработал – но позже).

В остальном всё на высоте: сбалансированность далеко не посредственных характеристик дает море положительных эмоций от катания. Мотор любит обороты, но тянет и с низов, а эластичность характеристики момента качественно, без лишних потерь переваривается настройками вариатора. Ставлю очередную «пятёрку» новому тайваньскому силовому агрегату Kazuma, пришедшему на смену китайскому CF-Moto. Поначалу показавшийся «ватным» переключатель режимов трансмиссии к концу тестового дня разработался и нареканий больше не вызывал. Тормоза тоже, прикатавшись, предсказуемо осаживали не по-утилитарному шустрю машинку на любом грунте. А в меру плотная и энергоемкая подвеска хорошо дополняет демпфирующие свойства колес-«бубликов».

Получается, что каждый узел квадрика – как узел кристаллической решетки: всё на своем месте и одно дополняет другое ровно настолько, насколько это востребовано.

**...ЛЕГКО В ОЧАГЕ ПОРАЖЕНИЯ.** Дабы не быть лирично-голословным, вот пара реальных ситуаций.

Пашня. Песчаный сухой грунт. Включаем задний привод, смещаемся по сиденью назад, предварительно отстегнув пассажирское кресло, чтобы загрузить ведущие колеса и по-спортивному, в стойке несемся, поднимая клубы пыли. Фотограф матерится – у него на пыль аллергия. Поэтому едем в болотце, предварительно включив полный привод, но без блокировок (тут стоит сказать, что пульт управления «раздаткой» скопирован или позаимствован у Yamaha Grizzly), чтобы не терять управляемость. Грязевые броды машина преодолевает без малейшей натуги, даже оставляя в запасе пониженную передачу и блокировку дифференциалов. В этом же запасе остается лебедка с пультом управления на рукоятке руля. Зачем же тогда запас? Ответ формируется сам собой при взгляде на блестящую шишку фарнопа.

Возвращаясь, поймал себя на мысли, что не стоит постоянно требовать от полюбившейся машинки, чтобы она прыгала выше головы и ныряла ниже плинтуса. То, что квадрик это может, он уже доказал. А вот в спокойно-прогулочном режиме ехать ничуть не скучнее, чем «жечь» – можно уделить больше внимания природе отвоеванного у немцев края.

**ГЕНЕРАЛЬСКИЙ ЭФФЕКТ.** Но дурная голова, как всегда, покоя не дает; для пары эффектных кадров вновь возвращаюсь к резвой (но не экстремальной) езде по полям и лугам. И тут приключился трагед: после пары

эффектных «пятак» чувствую, что что-то не так: поворачиваю руль, а квадрик не реагирует в принципе. Остановившись и заглянув под передок, оторопел: лопнул наконечник рулевой тяги в месте ее крепления к рулевой колонке, а сама тяга острым краем пропорол пыльник ШРУСа. Вот так легла карта, что победителя с поля боя увезли побежденным.

Но раскритиковать этот аппарат в пух и прах мне не позволяет даже не масса положительных эмоций и не наигранный патриотизм, и не псевдожурналистская этика, а то, что нам на тест предоставили предсерийный образец – в том числе для того, чтобы вместе выявить слабые места. И здорово, что такое место оказалось всего одно, да и то легко поправимое. Действительно, сама рулевая тяга с большой палец толщиной заканчивается «дохлой» резьбой М10, да еще, похоже, нарезанной, а не накатанной, что дополнительно ослабляет металл. Пойдите, а как выглядело это соединение на предыдущем образце, где, кажется, таких проблем не было? Мы не поленились и выкатили из сусеков ангара прошлогоднюю модель – и точно, на ней резьбовая часть на тягах толще.

Оставим конструкторов проверять свои расчеты. Не за горами тест серийной машины, которую, будем надеяться, избавят от этой детской, но серьезной болезни. А надеюсь я искренне – учитывая, какой огромный шаг сделали балтмоторсовцы за этот год. Тем более, что по совокупности эстетических и ездовых характеристик за эту цену конкурентов у калининградского квадрика просто нет. ■

Благодарим компанию «Балтмоторс» (Калининград) за возможность всесторонне испытать предоставленный квадроцикл, а также Дмитрия СИВКОВА за активное участие в организации теста.



Этажерка пульта начинается кнопками управления лебедкой и заканчивается рычажком подсоса



Приборка не по-утилитарному щедра на сведения обо всем, что происходит с квадриком



Пульт ничего не напоминает? А если присмотреться? Где-то я это уже видел – на Yamaha Grizzly



Брюки превращаются в элегантные шорты. И в отличие от «Бриллиантовой руки», легко и быстро, освобождая большой багажник



Лебедка и выглядит внушительно, и тянет уверенно. Весь передний кенгурятник сделан из металла, никакого пластика. Внушает!



Наконечники рулевых тяг, в отличие от карданных валов, идущих от раздатки к мостам, не вызывают ощущение монументальности. И ломаются по резьбе!